**FAU 252: un avión que no muere**
**Rincón del Bonete**
**8 de Agosto 1955 – 8 de Agosto 2005**

Los 23 aviones North American F-51D Mustang llegaron a Carrasco en Uruguay en tres grupos, traídos en vuelo por pilotos uruguayos desde los Estados Unidos de América, al mando del Sr. Teniente Coronel don Carlos M. Sención.

Los hechos políticos en la vecina República Argentina obligaban al Uruguay a reforzar sus defensas militares. En mayo de 1951 se creaba el Grupo de Aviación No.2 Caza, y recibía como dotación de vuelo los 25 Mustang F51D.

Entre estos Mustang estaba el avión que tenía el número original de serie 44-63476 de la USAAF (United States Army Air Force), al que se le adjudicó la matrícula 252 de la Fuerza Aérea Uruguaya.

El 8 de agosto de 1955 el FAU 252 se estrelló en el Lago de Rincón del Bonete, durante un ejercicio de tiro real, matando a su piloto el Tte. 2° Jorge Thomasset, desapareciendo el avión bajo las aguas del lago. Fue el primer accidente fatal en los F-51.

El polígono de tiro del Grupo 2esta ubicado en la Isla 7 del Lago de la Represa de Rincón del Bonete, rodeado de aguas siempre tranquilas. El brillante espejo en que ciertas condiciones de luz convertían al lago, se constituía en una trampa mortal para el piloto que, prendido al gatillo de las ametralladoras .50, no prestara atención al altímetro, y se confiara en su percepción visual de la distancia hasta la superficie del agua. Le llamaban "el encantamiento del lago", y el recuerdo del FAU 252 luego les ayudaría a evitarlo.

**PERFIL DEL MUSTANG F-51 D**

| | |
|---|---|
| Motor | Rolls Royce Merlin V-1650-7 |
| Potencia: | 1.735 HP |
| Envergadura | 11,29 m |
| Largo | 9,83 m |
| Altura | 4,16 m |
| Peso máximo | 5.490 kg |
| Velocidad máxima | Match .75 |
| Ascenso a 20.000 pies en | 7,3 minutos |
| Techo practico | 41.000 pies |
| Alcance | 1155 millas |
| Armamento | 6 ametralladoras .50<br>6 cohetes de 5 pulgadas<br>o<br>2000 libras de bombas |

A continuación un fragmento de la "Historia de los Mustangs en la FAU", escrito por el historiador oficial de la Fuerza Aérea, el Tte.2° aviador retirado Juan Maruri, que detalla las circunstancias de lo ocurrido ese 8 de agosto de 1955. Maruri sabe bien lo que pasó ese día, no en su carácter de investigador, sino porque era uno de los pilotos integrantes de la escuadrilla, y presenció el accidente;

*"El día 8 de agosto de 1955, lluvioso y gris, sin mucho viento, se planificó una misión de bombardeo a la Isla N° 7, de una formación de cuatro F-51 que bombardearían individualmente, con bombas de ejercicio de 100 lbs, en pasajes bajos. El guía de la formación o N°1 el Cap. Jorge Borad en el F-51 N° 250, el N° 2 el Tte. 2° Jorge Thomasset en el N° 252, el N° 3 y guía de la 2° Sección el Tte. 2° Juan Maruri en el N° 266 y el N° 4 el Tte. 2° Juan A. Dobrich en el N° 265.Luego de arribar al lugar, aproximadamente a la hora 14 :00, el N° 1 descendió en forma individual para realizar su ejercicio, mientras la formación, ahora guiada por el N° 3, se mantenía arriba a unos 2.000 pies.*

*Cuando el Cap. Borad finalizó su lanzamiento, fue ascendiendo hasta la formación mientras descendía el Tte. Thomasset para realizar el suyo, que sería controlado al igual que el N°1 por el N°3.*

*El aparato del Tte. Thomasset colocado en la trayectoria hacia la Isla N°7, en una picada suave, quizá a unas 280 millas indicadas, chocó contra la superficie del lago (que en esos momentos parecía un espejo) desapareciendo en segundos, luego de haberse destrozado con el impacto, quedando el lugar donde se hundió, con círculos concéntricos, que marcaban el lugar del accidente.*

*Enterado el Cap. Borad de la tragedia que no la pudo ver por estar ascendiendo hasta la formación, ordenó a la 2° Sección que se desprendiera de las bombas sobre el lago y se dirigiera a Carrasco, aterrizando él en la pista de césped de la Base Aérea N°2, para que allí se tomaran las urgentes providencias del caso. Ese fue el primer accidente fatal con los F-51, en él perdimos al primer compañero de nuestra promoción."*

En 1992 los restos del FAU 252 fueron localizados y rescatados de las aguas del lago para ser llevados a Estados Unidos para su reconstrucción. La estructura principal del fuselaje tenía relativamente pocos daños, y lo que a los efectos de la restauración es lo más importante, la placa original que identifica la aeronave, se había recuperado.

.

Los trabajos de búsqueda y rescate del FAU 252 de 1992 son interpretados por pobladores de Paso de los Toros como los primeros trabajos para la instalación de un reactor nuclear y fabrica de plutonio en la zona por parte de la Comisión Nacional de Energía Atómica, llevando que en 1993 las fuerzas vivas de la ciudad se unan y bloquean por varias horas la ruta nacional Nº 5 (una de las mas importantes del país).

Bob May es el nuevo dueño del FAU 252. Es un experimentado restaurador de los llamados "Warbirds". El renacido P-51D 20NA, con su número serial 44-63476, tiene como nueva matrícula norteamericana N63476, y ha sido bautizado "City of Winnipeg" en honor a un viejo escuadrón de P-51's de la RCAF (Royal Canadian Air Force), el 402, con cuyo esquema tradicional ha sido pintado.

El taller donde ha sido reconstruido está en Whapeton, en North Dakota, cerca de la provincia canadiense de Manitoba, donde tenía su base el escuadrón de Mustang cuyos colores muestra el ahora ex FAU 252.

Este Mustang sigue fiel en el cumplimiento de su destino: volar.

Fuente;  www.pilotoviejo.com